

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3837

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa dei deputati

MINNUCCI, GANDOLFI, MORANI, LUCIANO AGOSTINI, ANTEZZA, ARLOTTI, BARGERO, BERGONZI, PAOLA BOLDRINI, BONOMO, BRUNO BOSSIO, CAPOZZOLO, CARDINALE, CARRESCIA, CIRACÌ, CRIVELLARI, CULOTTA, MARCO DI STEFANO, FITZGERALD NISSOLI, GASPARINI, GINOBLE, GRIBAUDO, GIUSEPPE GUERINI, IACONO, LODOLINI, MARANTELLI, MARCHI, PIERDOMENICO MARTINO, MAURI, MAZZOLI, MELILLA, MELILLI, META, MOGNATO, MOSCATTI, PAGANI, PASTORELLI, PATRIARCA, PELILLO, PELUFFO, PETRINI, GIORGIO PICCOLO, SALVATORE PICCOLO, GIUDITTA PINI, PORTA, PREZIOSI, QUARTAPELLE PROCOPIO, RACITI, REALACCI, RIBAUDO, SIMONI, TARANTO, TARICCO, TENTORI, TULLO, VENITTELLI, VENTRICELLI, VEZZALI, ZANIN, ZARDINI

Istituzione della Giornata nazionale in memoria
delle vittime della strada

Presentata il 17 maggio 2016

ONOREVOLI COLLEGHI! — La sicurezza stradale è un grande problema sociale. Il Rapporto dell’Automobile Club d’Italia e dell’Istituto nazionale di statistica presentato nel mese di novembre 2015 segnala una battuta d’arresto nella riduzione delle vittime della strada in Italia e il rallentamento del calo degli incidenti e dei feriti. Già nel

2014 cominciava ad evidenziarsi questa tendenza, infatti in quell’anno, rispetto al 2013, il numero dei morti sulle nostre strade è diminuito solo dello 0,6 per cento a fronte di una flessione del 2,5 per cento dei sinistri e del 2,7 per cento dei feriti.

In totale nel 2014 si sono registrati in Italia 177.031 incidenti stradali con lesioni

a persone (181.660 nel 2013), che hanno causato 3.381 decessi (3.401 nel 2013) e 251.147 feriti (258.093 nel 2013); in media ogni giorno si sono verificati 485 incidenti, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 688. Il costo dei sinistri stradali ammonta nel 2014 a circa 8 miliardi di euro (stima su parametri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativi al 2010).

Nel mese di luglio 2010 la Commissione europea ha adottato il Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale, inteso a dimezzare le vittime di incidenti stradali in Europa entro il 2020. Il Programma definisce una serie di iniziative, a livello europeo e a livello nazionale, allo scopo di migliorare la sicurezza del veicolo, la sicurezza dell'infrastruttura e il comportamento degli utenti della strada.

La situazione italiana trova pieno riscontro a livello europeo: il calo delle vittime nei 28 Stati membri dell'Unione europea si è infatti attestato tra il 2013 e il 2014 su una media del -0,5 per cento.

L'Italia, come l'Europa intera, è in linea con la tabella di marcia voluta dall'Unione europea, che si è posta l'obiettivo di dimezzare il numero dei morti sulle strade nel decennio dal 2010 al 2020.

Nel 2013 hanno perso la vita sulle strade del continente europeo 26.010 persone rispetto alle 28.298 del 2012, con un calo del 17,7 per cento rispetto al 2010 (la percentuale è la stessa in Italia); la media dell'Unione europea è di 51,4 persone decedute in incidente stradale ogni milione di abitanti, l'Italia con 56,2 si colloca al 14° posto dietro agli altri quattro grandi Paesi che sono Regno Unito, Spagna, Germania e Francia. In valore assoluto occupiamo però sempre il primo posto (3.385 morti) seguiti da Polonia (3.357), Germania (3.354) e Francia (3.250).

A pesare sul dato italiano è soprattutto l'incremento della mortalità stradale all'interno dei centri urbani (+5,4 per cento), dove si concentrano il 75,5 per cento degli incidenti e il 44,5 per cento dei morti. I grandi comuni che presentano il più alto indice di mortalità sulle strade urbane sono Messina (1,6 morti ogni 100 incidenti) e

Catania (1,4), mentre i valori più bassi si registrano a Bari (0,3), Milano (0,4) e Genova (0,4). Nel 2014 è tornato a crescere il numero delle vittime tra i pedoni (578 morti, +4,9 per cento rispetto al 2013) e i ciclisti (273 morti, +8,8 per cento rispetto al 2013), mentre è proseguito il calo della mortalità sui motocicli a motore (-4,3 per cento rispetto al 2013). L'indice di mortalità (morti ogni 100 incidenti) per gli utenti più vulnerabili si conferma molto elevato: 2,75 per i pedoni, 1,69 per i motociclisti e 1,41 per i ciclisti, contro lo 0,67 delle automobili e lo 0,74 degli autocarri. La fascia di età più rischiosa resta sempre quella dei giovani tra 20 e 24 anni (268 vittime), ma aumentano i decessi tra gli *over 75* (+11,1 per cento) e i minori tra 0 e 14 anni (+12,7 per cento).

Distrazione (21,4 per cento), velocità elevata (17,3 per cento) e distanze di sicurezza non adeguate (13,4 per cento) si confermano le prime cause di incidente sulle strade extraurbane, mentre in città è soprattutto la mancata osservanza di precedenza e di semafori a causare sinistri (18,6 per cento), seguita da distrazione (15,4 per cento) e velocità (9,2 per cento).

I giorni del fine settimana, tra venerdì e domenica, sono quelli in cui si verificano più incidenti, che coinvolgono in particolare i giovani tra i 18 e i 24 anni. La stanchezza dopo serate del *week end* e la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe rimangono tra le principali cause di questi incidenti, anche se i controlli sull'uso di alcool e di droghe si sono rivelati efficaci e sarebbe opportuno intensificarli, soprattutto nei pressi di discoteche e locali notturni.

Il numero delle vittime tra i 15 e i 24 anni continua a diminuire, mentre cresce quello dei cittadini più anziani. Anche per i pedoni i pericoli non sono pochi: il 22 per cento rimangono vittime specialmente nelle aree urbane e, in particolare, le donne e gli anziani risultano più a rischio di incidenti fatali nell'attraversamento della strada.

Da evidenziare sono, inoltre, i risultati del calcolo in via sperimentale del numero dei feriti gravi, secondo le indicazioni della Commissione europea: nel 2014 i feriti

gravi a seguito di un incidente stradale, sulla base dei dati di dimissione ospedaliera, sono stati circa 15.000, in aumento del 16 per cento rispetto al 2013. Si stanno esaurendo gli effetti positivi dei progressi registrati nel nuovo millennio, dovuti ai più elevati livelli di sicurezza dei veicoli ma, soprattutto, all'introduzione di efficaci sistemi di « dissuasione », come la patente a punti e più sofisticati dispositivi di controllo della velocità, oltre all'importantissima « formazione » di chi guida.

Questo *trend* è confermato dalla situazione di stallo nel 2014 alla quale ha fatto seguito un peggioramento del numero di incidenti nel 2015, particolarmente nei centri abitati.

Anche a seguito di questa grave situazione, il Governo e il Parlamento hanno introdotto i due nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali con la legge 23 marzo 2016, n. 41. L'omicidio stradale colposo diventa reato a sé e per le lesioni stradali sono state introdotte pene aumentate se chi guida è ubriaco o drogato. La pena prevista per l'ipotesi più grave di omicidio stradale e di lesioni si applica anche ai camionisti e agli autisti di autobus in caso di presenza di un tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi al litro. Se il conducente fugge dopo l'incidente scatta l'aumento di pena da un terzo a due terzi e la pena non può comunque essere inferiore a cinque anni di reclusione per l'omicidio e a tre anni di reclusione per le lesioni. Altre aggravanti sono previste se vi è la morte o lesioni di più persone oppure se si è alla guida senza patente o senza assicurazione. Per il nuovo reato di omicidio stradale sono previsti il raddoppio dei termini di prescrizione e l'arresto obbligatorio in flagranza nel caso più grave di omicidio (ebbrezza grave e droga). Qualora la patente sia stata rilasciata da uno Stato estero, al posto della revoca il prefetto del luogo dove è stata commessa la violazione adotta un provvedimento di inibizione alla guida del territorio nazionale.

La sempre maggiore presenza e l'impegno del mondo dell'associazionismo legato alla sicurezza stradale, con particolare riguardo alle associazioni delle vittime, alle

associazioni delle varie categorie di utenti della strada e alla rete di associazioni e di osservatori territoriali, confermano nel loro insieme un attivo movimento di cittadinanza in favore della sicurezza stradale che ha portato all'approvazione della legge.

La terza domenica di novembre è stata riconosciuta come Giornata mondiale delle vittime della strada da parte delle Nazioni Unite con la risoluzione n. 60/5, adottata dall'Assemblea generale il 26 ottobre 2005, quale « giusto riconoscimento per le vittime della strada e per le loro famiglie » e gli Stati membri e la comunità internazionale sono stati invitati a riconoscerla.

Questa Giornata è dedicata a ricordare i milioni di persone uccise o ferite sulle strade, le loro famiglie e le comunità, e al contempo a rendere omaggio ai componenti delle squadre di emergenza, agli operatori di polizia e ai sanitari che quotidianamente si occupano delle conseguenze traumatiche della morte e delle lesioni sulla strada.

La morte e i ferimenti sulla strada sono eventi improvvisi, violenti e traumatici, il cui impatto è di lunga durata, spesso permanente. Questa particolare Giornata ha lo scopo di rispondere al grande bisogno delle vittime della strada che vi sia un riconoscimento pubblico della loro perdita e della sofferenza.

Con la risoluzione 2010/2235 (INI) del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020, il Parlamento europeo ha esortato la Commissione e gli Stati membri a riconoscere ufficialmente la terza domenica di novembre come Giornata mondiale delle vittime della strada, così come hanno già fatto le Nazioni Unite e l'Organizzazione mondiale della sanità, al fine di sensibilizzare maggiormente l'opinione pubblica in merito a tale problematica (punto 12 della risoluzione).

È dunque necessario che l'Italia, oltre a mettere in campo tutti gli strumenti e ad assumere tutte le iniziative necessarie allo scopo di migliorare la sicurezza degli utenti della strada, riconosca ufficialmente la terza domenica di novembre come Giornata nazionale in memoria delle vittime della strada, al fine di sensibilizzare mag-

giormente l'opinione pubblica in merito a | Questo è quanto prevede la presente
tale problematica, così come indicato dalla | proposta di legge.
risoluzione del 2011.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. La Repubblica riconosce la terza domenica di novembre come Giornata nazionale delle vittime della strada e promuove ogni iniziativa utile a migliorare la sicurezza stradale e a informare gli utenti, in particolare i giovani, sulle gravi conseguenze di modalità di guida non rispettose del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1 sono organizzati, in particolare nelle scuole di ogni ordine e grado, cerimonie, convegni e altri incontri pubblici finalizzati a:

a) tenere vivo il ricordo delle vittime e manifestare la partecipazione al dolore dei feriti, delle famiglie, degli amici e delle comunità di cui le vittime facevano o fanno parte;

b) rendere omaggio al coraggio e all'abnegazione dei componenti delle squadre di emergenza, agli operatori delle Forze di polizia e ai sanitari che quotidianamente si occupano delle conseguenze traumatiche della morte e delle lesioni causate dagli incidenti stradali;

c) riflettere sul dolore provocato dalla morte e dal ferimento di milioni di persone nel mondo a causa di incidenti stradali;

d) informare sulle gravi conseguenze degli incidenti stradali, anche in termini economici, per le famiglie e per le comunità;

e) sensibilizzare, in particolare i giovani, sul valore della vita umana e sulle drammatiche condizioni in cui versano molti sopravvissuti.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



17PDL0042340